

NOVI NORMATIVNI OKVIR NAKNADE ŠTETE IZ OSNOVE OBVEZNOGA OSIGURANJA OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI U FEDERACIJI BOSNE I HERCEGOVINE

Sažetak

U Federaciji Bosne i Hercegovine nedavno je stupio na snagu novi Zakon o obveznim osiguranjima u prometu. Najznačajnije izmjene koje je donio ovaj Zakon odnose se na zaštitu trećih osoba - žrtava prometnih nezgoda koje ostvaruju pravo na naknadu štete iz osnove obveznog osiguranja od odgovornosti za štete prouzročene trećim osobama uporabom motornoga vozila. U radu autori iznose u kojoj je mjeri ovim Zakonom postignuta harmonizacija s europskom pravnom stečevinom te je li ostvareno unutardržavno ujednačavanje propisa iz te oblasti. Osim navedenog, analiziraju se pojedine posebno značajne odredbe Zakona u pogledu zaštite oštećenih osoba. Obrazložene su zakonske odredbe koje određuju tko se smatra trećom osobom, koji je zakonom propisan minimalni limit pokrivanja po ugovoru o osiguranju od automobilske odgovornosti te je iznesen kratak osvrt na obveze osiguratelja pri rješavanju odštetnih zahtjeva. Istaknuta je važnost Okvirnih kriterija za utvrđivanje visine naknade štete kod tjelesnih ozljeda i smrti, a koji su sastavni dio Zakona i ujedno su differentia specifica ovoga Zakona u odnosu na referentne propise u regiji i šire.

Ključne riječi: osiguranje; automobilska odgovornost; uporaba vozila; treća osoba; Okvirni kriteriji za utvrđivanje visine odštete.

JASMINA ĐOKIĆ*

DAVOR
MARTINOVIĆ**

NIKOLINA
MALETA***

Izvorni znanstveni članak

Original scientific paper

UDK: 368.212.025.8:341.9]
(497.6)

Primljeno: 23. veljače 2021.

* dr. sc. Jasmina Đokić,
Adriatic osiguranje
d. d. Sarajevo, jasminda.
djokic@adriatic.ba

** dr. sc. Davor Marti-
nović, Odvjetničko
društvo Martinović &
partneri Mostar, davor.
martinovic@martino-
vic-partneri.ba

*** dr. sc. Nikolina Maleta,
doc., Sveučilište u Mo-
staru, Pravni fakultet,
nikolina.maleta@
pf.sum.ba

Uvod

Osiguranje od odgovornosti specifična je kategorija osiguranja kod koje se osigurava rizik nastanka i odgovornosti za štetu prema oštećenoj osobi. Predmet osiguranja od odgovornosti obveza je iz pravnoga odnosa, tj. imovinskoppravna odgovornost za štetu iz nekog obveznog pravnog odnosa (ugovorna, izvanugovorna odgovornost).¹ Osiguranje od odgovornosti može biti obvezno i dobrovoljno. U obvezna osiguranja od odgovornosti u prvome se redu ubrajaju ona koja su vlasnici, odnosno korisnici prijevoznih sredstava obvezni zaključiti.² Osiguranje od odgovornosti vezano je za sve grane prometa, ali posebno je značajno osiguranje od automobilske odgovornosti.

Razvojem cestovne infrastrukture i tehničkim usavršavanjem motornih vozila ostvaren je velik napredak u prijevozu osoba i stvari, skraćeno je vrijeme potrebno za dolazak iz jednoga mjesta u drugo te su stvorene povoljne pretpostavke za gospodarski razvoj. Korištenje motornoga vozila jedna je od elementarnih i nužnih potreba pri zadovoljenju svakodnevnih životnih potreba u suvremenu načinu života.³ Povećan broj vozila na cestama ujedno je značio i povećanu opasnost od nastupanja prometnih nezgoda. Motorna vozila ubrajaju se u opasne stvari čijom uporabom (*operating risk*) neizbježno dolazi do uzrokovanja štete.⁴ Radi zaštite žrtava u prometu nametnula se potreba za zakonskim normiranjem osiguranja od odgovornosti vlasnika, odnosno korisnika motornoga vozila za štete pričinjene trećim osobama (u daljnjem tekstu: osiguranje od automobilske odgovornosti) kao obvezne vrste osiguranja kojim se rizik nastanka nepoželjnih posljedica iz prometnih nezgoda transferira na djelatnost osiguranja.⁵ Ugovorom o osiguranju od odgovornosti osiguratelj se, uz naplatu premije osiguranja, obavezuje osiguraniku da će mu u granicama osigurane svote nadoknaditi iznose koje je obavezan platiti trećim

¹ Usp. Drago Pavić, *Ugovorno pravo osiguranja: Komentar zakonskih odredbi*, Tectus, Zagreb, 2009., str. 74.

² Usp. Nikolina Maleta, „Zakonodavni okvir obveznih osiguranja u prometu u Federaciji Bosne i Hercegovine“, *Zbornik radova Aktualnosti građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse*, Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru, Mostar, (2016.) 14, str. 600.

³ Usp. Slobodan Stanišić, *Odgovornost za štetu od motornih vozila (sa sudskom praksom)*, Panevropski univerzitet Apeiron, Banja Luka, 2008., str. 11.

⁴ Usp. Miroslav Džidić – Marijan Ćurković, *Pravo osiguranja*, Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru, Mostar 2017., str. 363.

⁵ Usp. Berislav Matijević, „Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti i nedostatnost osigurane svote“, *Svijet osiguranja*, 2/2005., str. 41. Više o tome vidi M. Džidić – M. Ćurković, n. dj., str. 388-397.

osobama u vezi sa svojom odgovornošću pokrivenom osiguranjem.⁶ Ovim osiguranjem uređeni su odnosi između triju strana: osiguratelja, osiguranika i treće osobe.⁷ Osiguratelj, uz naplatu premije, preuzima posljedice nastanka štetnoga događaja za koji je odgovoran osiguranik. Osiguranik se kao štetnik oslobađa obveze naknade štete, a umjesto njega osiguratelj je obvezan isplatiti iznos naknade štete. Treće osobe nastankom osiguranog slučaja imaju pravo na vlastito potraživanje prema osiguratelju od odgovornosti.⁸

1. Osiguranje od automobilske odgovornosti

Osiguranje od automobilske odgovornosti štiti osiguranika od šteta koje proistječu iz zakonske odgovornosti zbog ozljeda nanesenih osobama ili zbog oštećenja na imovini nastalih uporabom vozila. Osiguranje od automobilske odgovornosti vrsta je obveznog osiguranja te imatelja motornoga vozila obvezuje na zaključenje ugovora o osiguranju. Tim se osiguranjem pokrivaju posljedice građanskopravne odgovornosti osiguranika.⁹ Funkcija obveznoga osiguranja od automobilske odgovornosti izrazito je socijalne naravi jer se ono, s jedne strane, pojavljuje kao „jamac“ sigurne naplate pretrpljene štete, a s druge strane kao „jamac“ sprječavanja osiromašenja štetnika – pojedinca.¹⁰ Dakle, osiguranje pruža zaštitu i vlasniku, odnosno korisniku motornoga vozila (osiguraniku) od rizika aktivnosti koje neminovno nose opasnost prouzrokovanja štete kao i trećim osobama kao žrtvama ovih rizika, koje na temelju osiguranja brže i lakše ostvaruju naknadu štete iako se ne nalaze u pravnome odnosu s osiguravateljem.¹¹

Osiguranje od automobilske odgovornosti, kao obvezno osiguranje, predmet je reguliranja svih suvremenih pravnih sustava. U Bosni i Hercegovini ova vrsta osiguranja regulirana je entitetskim propisima, a na razini Europske unije smjernicama, odnosno direktivama. Radi bolje i učinkovitije zaštite oštećenika, nužno je usklađivanje propisa i na nacionalnoj i na nadnacionalnim razinama.

⁶ Usp. D. Pavić, n. dj., str. 321.

⁷ Više o tome Predrag Šulejić, *Pravo osiguranja*, Beograd, 2005., str. 387.

⁸ Usp. Siniša Ostojić, *Osiguranje i upravljanje rizicima*, Dana Status, Beograd, 2007., str. 225.

⁹ Usp. P. Šulejić, n. dj., str. 421.

¹⁰ B. Matijević, n. dj., str. 41.

¹¹ Usp. Milan Cerović, „Visina pokrića u osiguranju građanske odgovornosti iz upotrebe motornog vozila“, *Evropska revija za pravo osiguranja*, 13 (2014.) 1, str. 59.

1.1. Osiguranje od automobilske odgovornosti u pravu Europske unije

U drugoj polovici prošloga stoljeća u pravu Europske unije prepoznat je značaj osiguranja od automobilske odgovornosti te je u cilju stvaranja sustava jasnih pravila u državama članicama započet proces harmonizacije. Tom procesu prethodila je Europska konvencija o obveznome osiguranju od odgovornosti za štete uzrokovane uporabom motornoga vozila, tzv. *Strasburška konvencija* donesena u okviru Vijeća Europe 20. travnja 1959. godine.¹² Zbog različitosti pravnih tradicija zastupljenih u nacionalnim zakonodavstvima država članica, teško se mogla postići potpuna unifikacija građanskopravne oblasti pa tako i oblasti osiguranja. Stoga je harmonizacija propisa učinjena putem direktiva, odnosno smjernica kao akata sekundarnoga prava EU-a koje nemaju izravnu primjenu u državama članicama, već daju smjer nacionalnim zakonodavcima u jedinstvenoj regulaciji ovoga pravnoga područja. Tako se Direktiva Vijeća 72/166/EEZ o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti¹³ smatra direktivom kojom je započet proces harmonizacije prava osiguranja u EU.¹⁴ Oblast obveznoga osiguranja od automobilske odgovornosti poslije je dopunjena Direktivom Vijeća 84/5/EEZ¹⁵ poznatijom kao Druga direktiva, zatim slijede Treća direktiva – 90/232/EEZ¹⁶, Četvrta

¹² „European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles“, Council of Europe, *European Treaty Series* – No. 29. Tekst dostupan na: <<https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016800656cd>> (29. 1. 2021.), prijevod (N. Nikolić) objavljen je u časopisu *Osiguranje i privreda*, br. 5/1971. Više o tome Loris Belanić, „Treće osoba u osiguranju od automobilske odgovornosti“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, 28 (2007.) 1, str. 10-26; M. Ćurković, „Hrvatsko zakonodavstvo iz osiguranje autoodgovornosti ususret Europi“, *Pravo u gospodarstvu*, 42 (2004.) 6, str. 203-229.

¹³ „Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972 on the approximation of the laws of Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability“, *Official Journal L 103*, 2. 5. 1972., str. 1-4.

¹⁴ Ova Direktiva poznata je i pod nazivom Direktiva zelene karte jer je upravo njome ukinuta granična kontrola zelene karte između država članica.

¹⁵ „Second Council Directive 84/5/EEC of 30 December 1983 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles“, *Official Journal L 8*, 11. 1. 1984., str. 17-20.

¹⁶ „Third Council Directive 90/232/EEC of 14 May 1990 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles“, *Official Journal L 129*, 19. 5. 1990., str. 33-35.

direktiva – 2000/26/EZ¹⁷, Direktiva 2005/14/EZ¹⁸ i posljednja Direktiva 2009/103/EZ¹⁹. Tim je direktivama harmonizacija propisa o osiguranju od automobilske odgovornosti na razini EU-a dovedena do stupnja usklađenosti na kojem i danas djeluje s posebnim naglaskom na zaštiti oštećenika.²⁰

Već 1972. godine, donošenjem Prve direktive osiguranja motornih vozila, definirani su osnovni pojmovi koji i danas vrijede u osiguranju od automobilske odgovornosti. U vremenu koje je uslijedilo nastavljen je daljnji razvoj ove oblasti te su do 2005. godine donesene još četiri direktive s ciljem poboljšanja zaštite žrtava prometnih nezgoda i omogućavanja nesmetana prekograničnoga kretanja vozila i osoba na prostoru EU-a. Zahvaljujući direktivama iz oblasti osiguranja od automobilske odgovornosti, smanjen je broj klauzula isključenja iz pokrića po ugovoru o osiguranju, zatim proširen je krug trećih osoba ovlaštenih na potraživanje naknade štete i povećane su minimalne osigurane svote. Žrtvi prometne nezgode omogućena je naplata štete u zemlji svoga prebivališta iz nezgode koju je pretrpjela u inozemstvu pa čak i pravo na podnošenje izravne tužbe protiv inozemnoga osiguratelja u državi svoga prebivališta. Pojednostavljen je i postupak naknade štete od neosiguranih i nepoznatih vozila, kako u pogledu domaćih šteta tako i u pogledu zahtjeva s inozemnim elementom.²¹ Donošenjem Šeste direktive 2009. godine usustavljeno je prethodnih pet direktiva u jedinstven jasan i pregledan tekst.²²

¹⁷ „Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council of 16 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and amending Council Directives 73/239/EEC and 88/357/EEC (Fourth motor insurance Directive)“, *Official Journal L 181*, 20. 7. 2000., str. 65-74.

¹⁸ „Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC and 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles (Text with EEA relevance)“, *Official Journal L 149*, 11. 6. 2005., str. 14-21.

¹⁹ „Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability (Text with EEA relevance)“, *Official Journal L 263*, 7. 10. 2009., str. 11-31 (Special edition in Croatian: Chapter 06 Volume 007 P. 114-134).

²⁰ Ova Direktiva označava se i kao kodificirana direktiva (*codified MID – Motor Insurance Directive*). Više vidi M. Džidić – M. Ćurković, n. dj, str. 386-388.

²¹ Više o sadržaju direktiva vidi Jasna Pak, *Pravo osiguranja*, Univerzitet Singidunum, Beograd 2011., str. 106-127.

²² Šestom direktivom u oblasti osiguranja od automobilske odgovornosti postignut je najviši stupanj ujednačenosti i usustavljanja propisa u području prava osiguranja na teritoriju Europske unije. Više vidi Ana Keglević, *Ugovorno pravo osiguranja: Obveza obavještanja i zaštita potrošača u domaćem, europskom i poredbenom pravu*, Školska knjiga, Zagreb, 2016., str. 86-88.

Dugogodišnja bogata praksa Suda EU-a u pogledu interpretacije odredaba nacionalnih zakonodavstava o osiguranju od automobilske odgovornosti i njihove usklađenosti s *acquis communautaire*, kao i usvajanje sve jačih mehanizama zaštite potrošača u europskome pravu, doveli su do potrebe za revizijom postojećih odredaba kodifikacijske Šeste direktive. Ponajprije je potrebno definirati pojam uporabe vozila koji se različito interpretira pred nacionalnim sudovima. Osim toga, pojava sve većega broja novih prijevoznih sredstava na električni pogon u posljednjem desetljeću utjecala je na važnost ujednačavanja pravila o odgovornosti za štete prouzročene uporabom takvih vozila. Pravnu nesigurnost izazivaju i neujednačena pravila o početku i trajanju roka zastare potraživanja naknade štete u državama članicama, kao i različita pravila o naknadi štete u slučaju insolventnosti osiguratelja, što su također razlozi za predlaganje izmjena i dopuna važećeg kodificiranog teksta. Rezultat navedenih novih trendova ogleda se u aktivnosti Europske komisije koja je 2018. godine donijela Prijedlog izmjena Šeste direktive. Legislativna procedura u Europskom parlamentu još uvijek je u tijeku.²³

1.2. Osiguranje od automobilske odgovornosti u Bosni i Hercegovini

Prelazak na sustav tržišnoga poslovanja u poslijeratnom razdoblju u Bosni i Hercegovini doveo je do potrebe transformacije propisa iz oblasti osiguranja iz onih koji su utemeljeni na zakonodavstvu bivše Jugoslavije u propise koji se približavaju europskoj pravnoj stečevini.²⁴ S tim u vezi 2005. godine donesen je set propisa kojima se regulira područje osiguranja u BiH. Dio tog seta čine i entitetski zakoni o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostale odredbe o obaveznom osiguranju od odgovornosti FBiH/RS (dalje: ZOOMV FBiH/RS-a).²⁵ Navedeni entitetski zakoni iz 2005. po formi i sadržaju bili su

²³ „Proposal for a Directive of the European Parliament and the Council amending Directive 2009/103/EC relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles“, COM (2018) 336 final, 2018/0168 (COD).

²⁴ Usp. Ljubo Todorović, *Društva za osiguranje Federacije BiH i Republike Srpske*, Fineks, Sarajevo, 2005., str. 9.

²⁵ „Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostale odredbe o obaveznom osiguranju od odgovornosti FBiH – ZOOMV FBiH“, *Službene novine FBiH*, br. 24/05; „Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostalim obaveznim osiguranjima od odgovornosti RS“, *Službeni glasnik RS*, br. 17/05.

vrlo slični te se može reći da je njihovim donošenjem postignuta visoka razina harmonizacije propisa iz tog pravnog područja.

Bosna i Hercegovina je potpisom Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) 2008. godine potvrdila svoju namjeru pridruživanja Europskoj uniji i preuzela obvezu usklađivanja svoga zakonodavstva s europskim. SSP je stupio na snagu 2015. godine, a Bosna i Hercegovina je 15. veljače 2016. predala zahtjev za članstvo u EU. Provođenje reformi potrebnih za nesmetano funkcioniranje unutarnjega tržišta, kao jedna od temeljnih pretpostavki SSP-a, podrazumijeva daljnju postupnu harmonizaciju zakonodavstva s europskom pravnom stečevinom. U glavi VII. SSP-a pod nazivom „Politike suradnje“ regulirana je i suradnja u oblasti osiguranja (čl. 89. SSP-a).²⁶

Desetak godina nakon usvajanja spomenutog seta zakona iz područja osiguranja poduzeti su daljnji koraci ka harmonizaciji. Međutim, u pogledu regulative o obveznom osiguranju u prometu donošenje novih propisa u entitetima nije teklo jednakom dinamikom. Tako je u Republici Srpskoj krajem 2015. godine usvojen novi *Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju* (ZOOS RS)²⁷, dok je u Federaciji BiH *Zakon o obaveznom osiguranju u prometu* (u daljnjem tekstu: ZOO FBiH)²⁸ stupio na snagu gotovo pet godina poslije, odnosno 27. kolovoza 2020.²⁹ S obzirom na predmet regulacije, ZOO FBiH je *lex specialis* u odnosu na opći građanskopravni propis, odnosno *Zakon o obaveznim odnosima* (ZOO)³⁰. To podrazumijeva da ZOO FBiH ima prednost u primjeni na pravne odnose koji su njime normirani u materiji obaveznoga osiguranja u prometu, a na ono što se njime ne regulira primjenjuju se odredbe ZOO-a,³¹ o čemu se više govori u nastavku rada.³²

²⁶ Sukladno Sporazumu suradnja između Bosne i Hercegovine i Europske unije trebala bi biti usmjerena prioritetima pravne stečevine Unije u područjima bankarstva, osiguranja i drugih financijskih usluga s ciljem uspostave i razvoja odgovarajućega okvira za poticanje bankarskog, osiguravajućeg i sektora ostalih financijskih usluga u Bosni i Hercegovini.

²⁷ „Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju RS“, *Službeni glasnik RS*, br. 82/15

²⁸ „Zakon o obaveznom osiguranju u prometu Federacije BiH“, *Službene novine FBiH*, br. 57/2020.

²⁹ Do donošenja ZOO-a FBiH obvezna osiguranja u prometu bila su regulirana vrlo specifično i pravno neuobičajeno tako da se uz ZOOMV FBiH primjenjivalo nekoliko odredbi „Zakona o osiguranju imovine i osoba“, *Službene novine FBiH*, br. 2/95, 7/95, 14/97, 6/98 i 41/98). Više o tome N. Maleta, n. dj.

³⁰ „Zakon o obligacionim odnosima“, *Službeni list SFRJ*, br. 29/78, 39/85, 45/89 – odluka USJ i 57/89; *Službeni list RBiH*, br. 2/92, 13/93 i 13/94; *Službene novine FBiH*, br. 29/03 i 42/11.

³¹ M. Čurković, „Prestanak ugovora o obaveznom osiguranju od automobilske odgovornosti zbog kršenja obveze informiranja osiguratelja o bitnim okolnostima i o povećanju rizika“, *Hrvatski časopis za osiguranje*, 2/2019., str. 39.

³² Vidi poglavlje 2.

ZOOP FBiH je ponajprije materijalnopравни propis kojim se reguliraju sva obvezna osiguranja u prometu i podijeljen je u osam poglavlja. Opće odredbe iz prvoga poglavlja primjenjive su na sve vrste osiguranja obuhvaćene navedenim aktom, a sljedeća četiri poglavlja pojedinačno obrađuju pojedine vrste osiguranja: osiguranje putnika u javnome prijevozu od posljedica nesretnoga slučaja, osiguranje vlasnika, odnosno korisnika motornih vozila od odgovornosti za štete prouzročene trećim osobama te osiguranje vlasnika zrakoplova i plovila na motorni pogon od istih rizika. Preostala tri poglavlja pretežno su administrativne naravi i sadrže odredbe o Zaštitnom fondu kao tijelu koje je nadležno za rješavanje šteta nastalih uporabom vozila za koje nije zaključen ugovor o osiguranju, zatim odredbe o sustavu nadzora nad društvima za osiguranje te kaznene odredbe. S obzirom na temu analiza odredaba ZOOP-a FBiH u ovome rada ograničena je na one koje se tiču naknade štete iz osnove osiguranja od automobilske odgovornosti.

2. Naknada štete prouzrokovane uporabom motornoga vozila

Pravila o odgovornosti za štetu prouzrokovanu uporabom motornoga vozila propisana su u građanskopravnim kodifikacijama te posebnim propisima o obveznom osiguranju u prometu. U našem su pravu temelj, uvjeti i opseg građanskopravne odgovornosti za štetu izazvanu uporabom motornoga vozila uređeni *Zakonom o obveznim odnosima*,³³ a ZOOP FBiH kao *lex specialis* također sadrži odredbe kojima se regulira naknada štete izazvane uporabom motornoga vozila. Međutim, zakoni iz područja obveznoga osiguranja u prometu sadrže posebne odredbe kojima obveza osiguratelja, u dijelu koji se odnosi na naknadu štete iz odgovornosti osiguranika, može biti uža od obveze samoga osiguranika. Drugim riječima, u nekim slučajevima obveza osiguratelja neće pokriti sve štetne posljedice za koje je osiguranik odgovoran.³⁴

³³ Odjeljak II ZOO-a pod nazivom „Uzrokovanje štete“ (čl. 154. – 209.) sadrži pravila o odgovornosti za štetu te pravila o zakonom priznatim vrstama štete, kao i o drugim pitanjima vezanim za naknadu štete.

³⁴ Više o pretpostavkama odgovornosti za štetu izazvanu motornim vozilom u pokretu, oštećenim osobama i vrstama štete vidi u radu Abedina Bikića, „Posebni slučajevi objektivne odgovornosti“, *Godišnjak Pravnog fakulteta u Sarajevu*, 53 (2010.), str. 45-61.

U poredbenom pravu postoje različita pravila o odgovornosti za štetu proisteklu uporabom motornoga vozila. Tako se uočava podjela na sustave s objektivnom odgovornošću kojima pripadaju pretežito zemlje kontinentalno-europskoga pravnoga područja (Njemačka, Austrija, Francuska, Italija, Španjolska) i sustave koji primjenjuju pravila o subjektivnoj odgovornosti za štetu kod kojih oštećeni mora dokazivati protupravnost radnje štetnika, nastanak štete i uzročnu vezu. U sustave subjektivne odgovornosti ubrajamo zemlje *common law* pravne tradicije (Ujedinjeno Kraljevstvo i Irska), ali i neke kontinentalne države (Cipar, Malta, Rumunjska).³⁵

U našem pravnom sustavu predviđena je objektivna odgovornost za štete nastale trećim osobama od opasne stvari, odnosno odgovornost po načelu uzročnosti.³⁶ Iako ZOO ne sadrži definiciju opasne stvari ni opasne djelatnosti, već to prepušta sudskoj praksi,³⁷ motorno vozilo svakako je stvar čija je opasnost stalna i neovisna o načinu njegove uporabe i pažnji koja se pritom posvećuje.³⁸ Dakle, njegov vlasnik odgovara trećoj osobi za štete nastale zbog njegove uporabe ili pogona bez obzira na krivnju.³⁹ Imatelji vozila međusobno odgovaraju za štetu po načelu subjektivne odgovornosti, tj. krivnje (čl. 178. ZOO).

³⁵ Andrea Renda – Lorna Schrefler, *Compensation of Victims of Cross-border Traffic Accidents in the EU: Assessment of Selected Options*, Centre for European Policy Studies, Brussels, 2007. (studija rađena po narudžbi Komiteta za pravne poslove Europskog parlamenta, br. ugovora: IP/C/JURI/FWC/2006-171/LOT 1).

³⁶ Čl. 154., st. 2. ZOO-a: „Za štetu od stvari ili djelatnosti, od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu, odgovora se bez obzira na krivnju.“ čl. 173. ZOO-a: „Šteta nastala u vezi sa opasnom stvari, odnosno opasnom djelatnošću smatra se da potiče od te stvari, odnosno djelatnosti, izuzev ako se dokaže da one nisu bile uzrok štete.“

³⁷ Npr.: „Opasna je svaka ona stvar koja po svojim osobinama, položaju, načinu i mjestu upotrebe ili na neki drugi način predstavlja opasnost za ljude i imovinu“, *Kantonalni sud u Sarajevu – Bilten sudske prakse Kantonalnog suda Sarajevo*, br. 3/2000., str. 20.

³⁸ Vidi Maja Bukovac Puvača, „Sive zone‘ izvanugovorne odgovornosti – područja moguće primjene pravila o odgovornosti na temelju krivnje i objektivne odgovornosti za štetu“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta Rijeka*, 30 (2009.) 1, str. 231; Presuda Vrhovnog suda Federacije Bosne i Hercegovine broj: 32 0 P 122350 12 Rev od 9. 7. 2013. određuje motorno vozilo opasnom stvari.

³⁹ Hrvatski „Zakon o obveznim odnosima“ (*Narodne novine*, br. 35/05, 125/11, 78/15, 29/18) na sustavniji je način regulirao odgovornost od opasne stvari te je kao poseban vid odgovornosti od opasne stvari svrstao i odgovornost za štete trećima u vezi s pogonom motornog vozila, odgovornost u slučaju neovlaštenog korištenja vozila i odgovornost prema trećoj osobi koja se prevozi motornim vozilom (čl. 1069. – 1071.).

2.1. Uporaba motornoga vozila kao preduvjet naknade štete iz osnove osiguranja od automobilske odgovornosti

Ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti pokrivena su štete nastale trećim osobama (smrt, tjelesne ozljede ili oštećenje zdravlja) ili njihovim stvarima *uporabom motornog vozila* (čl. 3., st. 1. ZOOP-a FBiH). ZOOP FBiH ne sadrži određenje pojma *uporaba vozila*, a nije ju sadržavao ni prethodni propis (ZOOMV FBiH). Nijedna zakonska definicija ne definira pojam *uporaba vozila* jer, ma koliko bila široka, ne bi obuhvatila sve slučajeve koje život donosi.⁴⁰ Od donošenja Prve direktive EU-a do danas tumačenje sintagme *uporaba vozila* izaziva kontroverze kako u praksi domaćih sudova tako i u praksi nacionalnih sudova država članica Europske unije te je u nekoliko navrata bila predmetom tumačenja Suda Europske unije. Primjetan je trend proširenog tumačenja ovoga termina na životne situacije koje se ne mogu podvesti pod redovitu uporabu vozila radi prometovanja.⁴¹ To je vidljivo u nekoliko recentnih presuda Suda EU-a⁴² pa tako uporabom vozila Sud smatra i manevriranje traktora unatrag na poljoprivrednome gazdinstvu,⁴³ zatim vožnju vojnoga terenskoga vozila kojim je pričinjena nezgoda za vrijeme izvođenja vojne vježbe na za to omeđenu prostoru⁴⁴ pa čak i samozapaljenje parkiranoga vozila u javnoj garaži.⁴⁵

ZOOP FBiH, jednako kao i ZOOS RS, omogućava prošireno tumačenje pojma uporabe vozila. Naime, oba zakona sadrže odredbe po kojima ugovor o osiguranju pokriva štete nastale trećim osobama u skladu s propisima kojima se uređuju obvezni odnosi pod uvjetom da su te štete nastale uporabom vozila koja podliježu obvezi registracije.

⁴⁰ Usp. M. Džidić – M. Ćurković, n. dj., str. 405.

⁴¹ Usko tumačenje pojma *uporaba motornog vozila* dovodi u pitanje svrhu uvođenja obveznog osiguranja vlasnika vozila od automobilske odgovornosti, a to je zaštita trećih oštećenih osoba, a posredno i samog vozača – štetnika. M. Ćurković, *Vozač – odgovornost za štetu, naknada štete i osiguranje*, Zagreb, 2016., str. 78.

⁴² Više o tome Berislav M. Matijević, „*Croquis* pojma ‘upotreba vozila’ u osiguranju od automobilske odgovornosti kroz praksu suda Evropske unije“, *Strani pravni život*, 63 (2019.) 3, str. 139-146.

⁴³ Presuda Suda EU-a u predmetu C-162/13 *Damijan Vnuk v Zavarovalnica Triglav d. d.* Više o presudi Krešimir F. Šenjug, „Odgovornost osiguratelja po polici automobilske odgovornosti za naknadu štete nastale spontanom požarom na parkiranom motornom vozilu i pojam uporabe motornog vozila u domeni ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti“, *Hrvatski časopis za osiguranje*, (2019.) 1, str. 71-79.

⁴⁴ Presuda Suda EU-a u predmetu C-334/16 *José Luís Núñez Torreiro v AIG Europe Limited*.

⁴⁵ Presuda Suda EU-a u predmetu C-100/18 *Línea Directa Aseguradora SA v Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*.

Različita tumačenja pronalazimo u poredbenom pravu. Primjerice, hrvatski *Zakon o obveznim osiguranjima u prometu*⁴⁶ propisuje pokrće po ugovoru o osiguranju u znatno užem smislu, odnosno pokriva štete koje nastanu uporabom vozila koja se kreću na javnim cestama i ostalim površinama na kojima se odvija promet, pod uvjetom da je riječ o vozilima koja podliježu obvezi registracije (čl. 22., st. 3.). Teleološkim tumačenjem možemo zaključiti da je hrvatski zakonodavac iz opsega pokrća osiguranja od automobilske odgovornosti isključio štete koje je prouzročilo vozilo u stanju mirovanja kao i štete koje nastanu izvan javnih cesta i prometnica (npr. u privatnim garažama, ograđenim krugovima poslovnih objekata, automobilskim praonicama i sl.).⁴⁷

Iz navedenog jasno proizlazi kako ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti u obama entitetskim zakonima u BiH pruža širi opseg pokrća šteta nastalih uporabom motornoga vozila nego odnosni zakon u RH i time pruža višu razinu i opseg zaštite oštećenih osoba.

Europski zakonodavac je Prijedlogom izmjena Šeste direktive obuhvatio i jasnije definiranje pojma uporabe vozila. Prema mišljenju Europskog gospodarskog i socijalnog odbora na Prijedlog direktive⁴⁸ uporaba vozila trebala bi podrazumijevati sve aktivnosti koje su u skladu s uobičajenom funkcijom vozila kao prijevoznoga sredstva na javnim cestama ili privatnom terenu, u stanju mirovanja ili u pokretu. Predloženu definiciju pojma uporabe vozila možemo smatrati optimalnim rješenjem jer bi se njezinim usvajanjem otklonile dvojbe pri tumačenju okolnosti koje potpadaju pod taj pojam.

⁴⁶ „Zakon o obveznim osiguranjima u prometu Republike Hrvatske“, *Narodne novine RH*, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14, čl. 22.

⁴⁷ Zanimljivi su primjeri iz prakse koji govore o primjeni navedenih zakonskih odredaba. Vrhovni sud RH je u jednoj odluci po reviziji odbio tužbeni zahtjev iz osnove osiguranja od automobilske odgovornosti za naknadu štete nastalu uslijed iznenadne eksplozije kotača teretnoga vozila koje je bilo dignuto na dizalicu radi otklanjanja kvara, pri čemu je tužitelj koji je tuda prolazio zadobio tjelesne ozljede od otpalih krhotina (VSRH, Rev x 1182/2011-2 od 6. ožujka 2012.). Više primjera vidi u Danijele Šaban, „Pojam uporabe motornog vozila u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti“, *Anali Pravnog fakulteta u Zenici*, 2016., str. 288-290.

⁴⁸ Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o „Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti“, *Sl. list EU, C-440/86* od 6. 12. 2018.

3. Prava oštećene osobe iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti prema ZOOP-u FBiH

Prava oštećene osobe kod naknade štete iz osnove osiguranja od automobilske odgovornosti, kao i ostalih obveznih osiguranja propisanih ZOOP-om FBiH, detaljno su regulirana u Općim odredbama (čl. 12. – 15.). Treća osoba ima zakonom propisano pravo na neposredan zahtjev prema osiguratelju (čl. 12., st. 1. ZOOP-a FBiH). Iako nije stranka u ugovoru o osiguranju od automobilske odgovornosti, treća je osoba na temelju zakona ovlaštena neposredno od osiguratelja od automobilske odgovornosti ostvarivati naknadu pretrpljene štete.⁴⁹ *Actio directa*, odnosno pravo podnošenja izravnog zahtjeva osiguratelju, jedna je od tekovina europskoga prava koju su sadržavali i prethodni propisi, a prenesena je i u novi ZOOP FBiH.

3.1. Pojam treće osobe prema ZOOP-u FBiH

Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti namijenjeno je zaštititi trećih osoba koje nisu stranke ugovora o osiguranju.⁵⁰ U prijašnjem zakonu iz 2005. godine (ZOOMV FBiH) bilo je propisano da vlasnik vozila, ako se u vrijeme prometne nezgode nalazio u svojstvu putnika u svom motornom vozilu, nije imao pravo na naknadu ni materijalne ni nematerijalne štete.⁵¹ Osim toga, po tom propisu ovlaštena osoba pravne osobe (npr. direktor) nije se smatrala trećom osobom ako je šteta prouzročena vozilom u vlasništvu pravne osobe.⁵² ZOOP FBiH ne poznaje takva isključenja. Pojam treće osobe u ZO-

⁴⁹ Usp. Helmut Heiss, „Liability and Insurance in European Private Law“, Reiner Schulze (ur.), *Compensation of Private Losses: The Evolution of Torts in European Business Law*, Sellier European law publishers, Munich, 2011., str. 213. Isto tako: Ksenija Klasić – Ivo Andrijanić, *Osnove osiguranja: Načela i praksa*, TEB, Zagreb, 2007. str. 131.

⁵⁰ Usp. M. Džidić – M. Čurković, n. dj., str. 418.

⁵¹ To je pravilo potvrđeno i u sudskoj praksi FBiH, a i u RS-u za vrijeme važenja ZOOMV-a iz 2005. godine čiji je čl. 7., st. 2. sadržavao istovjetnu odredbu kao i čl. 8., st. 2. ZOOMV-a FBiH. Primjerice, u Presudi Kantonalnog suda u Livnu, broj: 68 2 P 002944 13 Gž, od 24. 3. 2014. (u arhivi autorice) sud je odbio tužbeni zahtjev tužiteljice koja je pretrpjela teške ozljede kao putnica u vlastitom vozilu. Prema Presudi Okružnog suda u Banjoj Luci, br. 71 0 P 079930 13 Gž 2 (u arhivi autorice), gdje se radilo o tužbi putnika za naknadu štete koju je pretrpio kao putnik u vlastitom vozilu jer je vozilo sletjelo s ceste nakon udara u parkirano vozilo i stablo, ne može se govoriti o sudaru dvaju vozila u pokretu, odnosno nije primjenjiv članak 178., stavak 2. Zakona o obveznim odnosima, već članak 7., st. 2. ZOOMV-a RS prema kojemu tužitelj nije treća osoba.

⁵² Usp. Lejla Hadžimahmutović, „Treća lica u Zakonu o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila FBiH“, *Anali Pravnog fakulteta u Zenici*, 17 (2016.), str. 158.

OP-u FBiH, kao i u istoimenom propisu u RS-u i zemljama regije, određuje se negativno, što podrazumijeva da se zakonom određuje krug osoba koje se ne smatraju trećim osobama. To znači da sve ostale osobe kojima zakonom nije isključeno pravo na naknadu štete mogu se smatrati trećim osobama.⁵³

Međutim, novim ZOO-om FBiH, jednako kao i u istoimenom zakonu u RS-u, propisano je da osiguratelj nema obvezu platiti štetu putniku koji je dragovoljno ušao u vozilo kojim je prouzrokovana šteta ako je tim vozilom upravljao neovlašteni vozač ili vozač pod utjecajem alkohola ili droga, a sve pod uvjetom da odgovorni osiguratelj dokaže da je ta okolnost putniku trebala biti poznata.⁵⁴ Ako se osvrnemo na regulaciju predmetne materije u europskome pravu, vidjet ćemo da već Treća direktiva iz 1990. godine nameće državama članicama obvezu poduzimanja potrebnih mjera kako bi osigurale da se odredbe o isključenju putnika iz osiguravajućeg pokrivača na temelju činjenice da je ušao u vozilo čiji je vozač bio pod utjecajem alkohola ili droga smatraju nevažecima.⁵⁵ Okolnost pristanka na vožnju s alkoholiziranim vozačem, prema odredbama Direktive,⁵⁶ pruža jedino mogućnost utvrđivanja suodgovornosti putnika u skladu s nacionalnim zakonodavstvom, a ne i njegovo potpuno isključenje iz pokrivača.

Možemo zaključiti da je navedena odredba ZOO-a FBiH u cijelosti suprotna pravilima propisanim europskim zakonodavstvom,⁵⁷ kao i stavovima Suda EU-a u presudama *Bernaldez*,⁵⁸ *Churchill*⁵⁹ i *Candolin*⁶⁰ te da je u tom

⁵³ Više o određenju trećih osoba u kontekstu obveznoga osiguranja od automobilske odgovornosti vidi M. Džidić – M. Ćurković, n. dj., str. 418–419 te P. Šulejić, n. dj., str. 432–434.

⁵⁴ Čl. 24., st. 2. tačka d. ZOOS-a FBiH, čl. 27., st. 2. tačka 4. ZOOS-a RS-a.

⁵⁵ Čl. 1., st. 2. Treće direktive, odnosno čl. 13., st. 3. Šeste (kodifikacijske) direktive.

⁵⁶ Navedena mogućnost utvrđivanja suodgovornosti sadržana je u točki 23. preambule Šeste direktive.

⁵⁷ Čl. 13. Šeste direktive propisuje zabranu državama članicama uvođenja drugih isključenja iz osiguranja mimo onih koje direktiva izričito dopušta. Vidi M. Ćurković, „Zaštita žrtava cestovnog prometa kroz instituciju Garancijskog fonda“, *Zbornik radova SorS*, 2015., str. 221.

⁵⁸ Presuda Suda EU-a u predmetu C-129/94 *Rafael Ruiz Bernaldez*, zahtjev za prethodno odlučivanje u kaznenom postupku. Sud EU-a donio je odluku po kojoj se isključenja iz osiguravajućeg pokrivača ne mogu isticati prema trećim osobama, izuzev u slučaju kad su i treće osobe djelomično odgovorne za nastanak štete.

⁵⁹ Presuda Suda EU-a u predmetu C-442/10 *Churchill Insurance Company Ltd. v Benjamin Wilkinson and Tracy Evans v Equity Claims Ltd*, više o predmetu Vadim Mantrov, „Clarifying the Concept of Victim in the Motor Vehicle Drivers’ Liability Insurance: The ECJ’s Judgment in Case C-442/10“, *European Journal of Risk and Regulation*, Vol. 3, 2/2012., (str. 257–260), str. 257.

⁶⁰ U presudi C-537/03 *Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi and Veli-Matti Paananen v Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola and Jarno Ruokoranta* Sud EU-a dao je tumačenje da se naknada štete žrtvama prometnih nezgoda može odbiti samo zbog „iznimnih okolnosti“, a vožnja s vozačem pod utjecajem alkohola ne predstavlja takvu okolnost. Više o tome vidi u Vadim Mantrov, „A Victim of

dijelu naš zakonodavac napravio korak natrag u zaštiti putnika kao žrtava prometnih nezgoda.

3.2. Minimalni limiti osigurateljnoga pokrića

Novi ZOOP FBiH propisao je minimalnu osiguranu svotu za štete na osobama u iznosu od 2.000.000,00 KM (čl. 27., st. 1.), što je dvostruki iznos u odnosu na minimalni iznos propisan prijašnjim ZOOMV-om FBiH.⁶¹ Minimalna osigurana svota za štete na stvarima također je povećana i iznosi 400.000,00 KM u odnosu na 350.000,00 KM koliko je bilo propisano prijašnjim zakonom. ZOOS RS-a iz 2015. godine propisuje iste osigurane svote (čl. 27.) pa vidimo da je u pogledu kvantitativnoga opsega pokrića po ugovoru o osiguranju od automobilske odgovornosti postignuta harmonizacija propisa na državnoj razini, što doprinosi jačanju unutarnjega tržišta i pravne sigurnosti u ovoj oblasti te ujednačavanju položaja potrošača.

3.3. Pravila postupanja pri obradi odštetnoga zahtjeva

ZOOP FBiH detaljno propisuje pravila postupanja osiguratelja i rokove u kojima je dužan poduzimati određene radnje nakon zaprimanja kompletiranog odštetnog zahtjeva (čl. 13.). Osiguratelj je dužan utvrditi pravnu osnovanost i visinu zahtjeva i dostaviti obrazloženu ponudu oštećeniku u roku 30 dana te isplatiti nesporni iznos naknade štete u sljedećih 14 dana. Propisana je i obveza donošenja odluke po prigovoru u roku 15 dana od dana podnošenja, a ako nije moguće utvrditi pravni temelj i visinu zahtjeva, osiguratelj je obvezan dati obrazložen odgovor u roku 60 dana od dana podnošenja zahtjeva. Odredbe su imperativnog karaktera i propisane su visoke novčane kazne za osiguratelje i njihove odgovorne osobe u slučaju nepridržavanja (čl. 74., st. 3. ZOOP-a FBiH).

Prethodnim propisom u FBiH bio je propisan rok od 90 dana u kojem je osiguratelj bio obvezan ponuditi isplatu ili objasniti zašto nije u mogućnosti to učiniti (čl. 10. ZOOMV-a FBiH). Nadalje, nije bila propisana obveza isplate nespornog iznosa naknade štete ako je na temelju postojeće dokumentacije

a Road Traffic Accident not Fastened by a Seat Belt and Contributory Negligence in the EU Motor Insurance Law“, *European Journal for Risk and Regulation*, 5 (2014.) 1, str. 117.

⁶¹ Čl. 9., st. 2. ZOOMV-a FBiH propisivao je minimalnu osiguranu svotu za štete na osobama u iznosu od 500.000,00 KM s tim da je navedeni iznos *ipso iure* nakon dvije godine od donošenja Zakona povećan na 1.000.000,00 KM.

zahtjev bilo moguće barem djelomično riješiti niti su bila jasna pravila postupanja po prigovoru.

Iako su pravila postupanja nastala po uzoru na odredbe europskih direktiva u oblasti obveznoga osiguranja od automobilske odgovornosti, naš je zakonodavac otišao korak dalje u zaštiti oštećenih osoba u pogledu vremenskoga okvira rješavanja zahtjeva. Naime, Šesta direktiva propisuje rok od tri mjeseca za davanje obrazložene ponude ili utemeljena odgovora (čl. 22., st. 1.), a kako smo vidjeli, ZOOP FBiH propisuje rok od 30 dana za obrazloženu ponudu, odnosno 60 dana za utemeljen odgovor. Budući da je riječ o direktivi minimalne harmonizacije, to podrazumijeva da države članice mogu donijeti i odredbe koje su povoljnije za oštećenu osobu (čl. 28., st. 1.), vidimo da je, u pogledu rokova postupanja, naš zakonodavac upravo odabrao takav način primjene njezinih odredaba. Također, možemo primijetiti da su pravila postupanja propisana u općim odredbama ZOOP-a FBiH, što podrazumijeva da se primjenjuju na sve vrste obveznih osiguranja reguliranih tim zakonom, a ne samo na osiguranje od automobilske odgovornosti.

Skraćivanje rokova za rješavanje zahtjeva i transparentnije normiranje obveza osiguratelja u pogledu prikupljanja dokumentacije i isplate nespornoga iznosa naknade štete nesumnjivo je unaprjeđenje zaštite oštećenih osoba u postupku naknade štete kako iz osnova osiguranja od automobilske odgovornosti tako i iz drugih vrsta obveznih osiguranja u prometu.

4. Okvirni kriteriji za utvrđivanje visine odštete u slučaju tjelesne ozljede ili smrti

U kvalitativni opseg pokriva po ugovoru o osiguranju od automobilske odgovornosti spada odgovornost vlasnika, odnosno korisnika vozila za štete nastale trećim osobama uslijed uporabe vozila, u skladu s odredbama ZOOP-a (čl. 22., st. 2. ZOOP-a FBiH). To podrazumijeva da nastankom štete prouzročene uporabom motornoga vozila nastaje pravni odnos između osiguratelja i treće osobe (oštećenika) na koji se primjenjuju odredbe ZOOP-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu (čl. 154. – 209. ZOOP-a). Tim odredbama regulirane su pretpostavke odgovornosti za štetu, vrste odgovornosti, vrste materijalne i nematerijalne štete, krug osoba ovlaštenih na naknadu i druga pitanja vezana za naknadu štete (npr. rokovi zastare).

4.1. Subjektivna i objektivna koncepcija naknade nematerijalne štete

Prema definiciji sadržanoj u ZOO-u pod nematerijalnom se štetom podrazumijeva nanošenje fizičke ili psihičke boli ili straha drugomu (čl. 155. ZOO-a). Dakle, definira se kao povrjeda subjektivnih neimovinskih prava i interesa u prvome redu vezanih uz osobu⁶² za koju su taksativno navedeni oblici naknade: fizička bol, duševna boli i pretrpljeni strah. Iz navedenoga vidimo da ZOO prihvaća subjektivnu koncepciju naknade nematerijalne štete.

Ukratko ćemo napomenuti da je Nacrtom ZOO-a BiH iz 2010. godine, koji je nastao kao pokušaj ispunjenja obveza propisanih u SSP-u, predviđen sasvim drukčiji, odnosno objektivni koncept poimanja nematerijalne štete.⁶³ Prema toj koncepciji neimovinsku štetu čini već sama povrjeda prava osobnosti, a pretrpljena fizička i duševna bol, kao i strah, samo su mjerila koja služe za odmjerenje visine pravične novčane naknade.⁶⁴ Vrste prava osobnosti u Nacrtu ZOO-a nisu navedene taksativno, već su pobrojane (primjerice, pravo na život, tjelesno i duševno zdravlje, čast i ugled, dostojanstvo i dr.) što omogućava sudskoj praksi širok spektar okolnosti opravdanih za dosuđivanje naknade štete ako utvrdi da je povrijeđeno neko pravo osobnosti iako to nije taksativno navedeno u zakonu.⁶⁵ Na žalost, nacrt ZOO-a iz 2010. godine nije usvojen, ponajprije zbog nedostatka političke volje za prenošenjem nadležnosti donošenja najvažnijega propisa građanskoga prava s entitetske na državnu razinu. Ako se situacija u tom pogledu u budućnosti promijeni, možemo se nadati da će usvajanjem objektivnog koncepta naknade nematerijalne štete pridonijeti modernom pristupu zaštite osobnosti oštećenika u skladu sa suvremenim shvaćanjima i kretanjima.⁶⁶

⁶² Usp. Maja Bukovac Puvača, „Deset godina nove koncepcije nematerijalne štete“, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta Rijeka* (1991.), 36 (2015.) 1, str. 158.

⁶³ Čl. 175. Nacrta Zakona o obligacionim odnosima BiH (2010.).

⁶⁴ Usp. Marko Baretić, „Pojam i funkcije neimovinske štete prema novom Zakonu o obveznim odnosima“, *Zbornik Pravnog fakulteta Zagreb*, 56 (2006.), poseban broj, str. 462-463.

⁶⁵ Usp. Dubravko Grgić, *Uspostavljanje novog modela naknade neimovinske štete iz osnova automobilske odgovornosti*, doktorska disertacija, Pravni fakultet u Zenici, Zenica, 2012., str. 69.

⁶⁶ Republika Hrvatska je donošenjem ZOO-a 2005. godine (*Narodne novine*, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15 i 29/18) usvojila objektivnu koncepciju naknade nematerijalne štete.

4.2. Zakonsko normiranje Okvirnih kriterija za utvrđivanje visine odštete

Prije stupanja na snagu ZOOP-a FBiH novčani iznosi naknade pojedinih vidova nematerijalne štete bili su usustavljeni u obliku Orijentacijskih kriterija za utvrđivanje visine naknade nematerijalne štete koje je Građanski odjel Vrhovnog suda FBiH prvobitno usvojio 2006. godine, a potom ih neznatno izmijenio na sjednici održanoj 2016. godine.⁶⁷ Sadržajno vrlo slične kriterije donijeli su Apelacioni sud Brčko distrikta BiH⁶⁸ te Vrhovni sud RS-a.⁶⁹ Kriteriji Vrhovnog suda RS-a razlikuju se od prvih dvaju samo u pogledu iznosa predviđenih za određivanje naknade za duševnu bol zbog umanjavanja opće životne aktivnosti.⁷⁰ Zajedničko svim kriterijima koje su donijele najviše sudske instance u BiH trebalo bi biti da ti kriteriji nisu cjenik niti puka matematička formula i da sudovi u svakom pojedinačnom slučaju trebaju odmjeriti pravičnu novčanu satisfakciju. Međutim, sudovi najčešće nemaju individualiziran pristup, već dosuđuju jako visoke iznose naknade čak i u slučaju iznimno lakih tjelesnih ozljeda. Osim toga, događa se da za ozljede iste težine sudovi istih ili različitih instanci, pa čak i sudci unutar istoga suda, dosuđuju različite iznose naknade, što dodatno dovodi do pravne nesigurnosti i nejednakosti.

Iako se naslanja na trenutačno prihvaćen subjektivni koncept naknade nematerijalne štete, ZOOP FBiH, kao poseban propis u odnosu na ZOO, uveo je veliku inovaciju u domeni reguliranja novčane naknade materijalne i nematerijalne štete uslijed povrjeda tjelesnoga i psihičkoga integriteta ili smrti neke osobe uvođenjem *Okvirnih kriterija za utvrđivanje visine odštete u slučaju tjelesne povrede ili smrti* (u daljem tekstu: Okvirni kriteriji). Okvirni kriteriji obuhvaćaju čak 16 članaka zakonskoga teksta (čl. 29. – 44. ZOOP-a FBiH). S obzirom na to da je u sudskoj praksi dolazilo do različitog

⁶⁷ Orijentacijski kriteriji iz 2006. godine izmijenjeni su na sjednici Građanskog odjeljenja Vrhovnog suda FBiH 27. 1. 2016. Tekst navedenih Kriterija dostupan je na <<https://vsud-fbih.pravosudje.ba/vstv/faces/vijesti.jsp?id=60774>> (29. 1. 2021.).

⁶⁸ Orijentacioni kriteriji Brčko distrikta BiH doneseni su na sjednici panela od 1. 6. 2016. Tekst Kriterija dostupan je na <https://pravosudje.ba/vstv/faces/pdfservlet;jsessionid=bd2fc63cc95991505a4c94ac8e69f61d5c57499a018574c72c5941701849fdd0.e34TbxyRbNiRb40Qa3yOaN0O-bxb0?p_id_doc=33498> (29. 1. 2021.).

⁶⁹ Orijentacioni kriterijumi za vidove pravične novčane naknade nematerijalne štete Vrhovnog suda Republike Srpske. Tekst usvojen na panelu VS-a RS-a za ujednačavanje prakse iz građanske oblasti održanom 29. 10. 2015. dostupan je na: <https://vsud-rs.pravosudje.ba/vstv/faces/pdfservlet?p_id_doc=45082> (29. 1. 2021.).

⁷⁰ U Kriterijima Vrhovnog suda RS-a nepreciznije su definirani iznosi.

tumačenja pojedinih instituta odštetnoga prava propisanih ZOO-om i proizvoljnoga postupanja, uvođenjem Okvirnih kriterija jasno se i nedvosmisleno definiraju i klasificiraju vrste naknade materijalne i nematerijalne štete nastale uslijed povrjede, narušavanja zdravlja ili smrti, zatim uvjeti pod kojima se pojedini vidovi naknade ostvaruju. Jasno su definirane osobe koje imaju ovlasti potraživanja pojedinih vidova naknade te su novčano kvantificirani iznosi za svaki vid naknade. Ovakvim zakonskim rješenjem nesumnjivo će se postići veća ravnopravnost i jednakost oštećenih osoba kod ostvarivanja prava na naknadu štete uvažavajući pritom načelo individualizacije i posebnosti svakog pojedinog slučaja.

Primjenom Okvirnih kriterija u praksi sudova i osiguratelja spriječit će se proizvoljno i subjektivno postupanje jer oni jasno određuju uvjete ostvarivanja naknade te novčane iznose za pojedine vidove štete. Iznosi naknade za umanjene opće životne aktivnosti prvi se put određuju ne samo u skladu s težinom povrjeda već i prema životnoj dobi oštećene osobe u vrijeme nanošenja povrjede tako da mlađim osobama pripadaju viši iznosi za svaki postotak umanjena (čl. 40. ZOOP-a FBiH). Propisani su gornji limiti naknade za pretrpljen strah i fizičke bolove koji su nastupili zbog ozljeda koje nisu prouzročile umanjene opće životne aktivnosti, a za iznimno lake ozljede, kod kojih su fizički bolovi i strah trajali kraće od tri dana, nije priznata nikakva naknada (čl. 38., st. 4. ZOOP-a FBiH).

Vrste naknade materijalne štete uslijed tjelesnih ozljeda ili smrti koje propisuje ZOO, pretpostavke njihovu ostvarivanju i načinu izračuna također su jasnije normirani čime se doprinosi transparentnosti i izbjegavanju samovoljnog postupanja sudionika u postupku naknade štete.

Primjena Okvirnih kriterija u osigurateljnoj i sudskoj praksi u Federaciji BiH zasigurno će svim zainteresiranim stranama pružiti mogućnost objektivnog novčanog vrjednovanja naknade štete uslijed pretrpljenih povrjeda, što će dovesti do transparentnijega postupanja i sprječavanja proizvoljnoga tumačenja i lukrativnih motiva za podnošenje tužbenih zahtjeva u FBiH. Ostaje otvoreno pitanje unutardržavnoga sukoba zakona i načina njegovoga rješavanja u ovoj oblasti budući da su u Republici Srpskoj i Brčko distriktu BiH i dalje u primjeni spomenuti kriteriji najviših sudskih instanci koji za pojedine vidove štete predviđaju niže ili više novčane iznose naknade. Postupak izmjene zakona složen je i dugotrajan. Radi sprječavanja „forum shoppinga“ i radi ujednačavanja pravila o određivanju visine naknade nematerijalne štete na

cijelom teritoriju BiH, bilo bi poželjno da i Republika Srpska, kao i Brčko distrikt BiH, usklade svoje sudske kriterije s Okvirnim kriterijima propisanim u ZOOP-u FBiH, a time i s europskim propisima.

4.3. Komparativni pregled načina utvrđivanja visine naknade štete uslijed tjelesnih ozljeda ili smrti

U komparativnom pravu možemo uočiti različite načine određivanja visine naknade štete kod tjelesnih ozljeda ili smrti, najčešće putem kriterija i tarifa koje su usustavile najviše sudske instance ili putem normativnih akata.⁷¹ Primjerice, u Republici Hrvatskoj primjenjuju se Orijentacijski kriteriji Vrhovnog suda RH koji su doneseni još 2002. godine, a tek su 2020. pravnim shvaćanjem istoga suda izmijenjeni tako da su u njima predviđeni novčani iznosi povećani za 50 %. Stručna i znanstvena javnost opravdano kritizira navedenu promjenu Orijentacijskih kriterija ponajprije zbog toga što se ne naslanjaju na subjektivnu koncepciju naknade neimovinske štete koja je, kako smo vidjeli, usvojena Zakonom o obveznim odnosima RH iz 2005. godine. Drugi argument kojim se ističe neprihvatljivost ovih izmjena jest to što je njima predviđena retroaktivna primjena izmijenjenih iznosa naknade štete na sve pravne odnose nastale nakon stupanja na snagu ZOO-a, odnosno nakon 1. siječnja 2006.⁷²

U Crnoj Gori jedinstveni su kriteriji uobličeni u Pravilniku koji je donijela tamošnja Agencija za nadzor osiguranja i koji je objavljen u službenom glasilu.⁷³ U Srbiji su se pravila za odmjeravanje visine naknade štete pokušala usustaviti posebnim vladinim podzakonskim aktom, odnosno Uredbom o naknadi štete na licima.⁷⁴ Iako je intencija donositelja ovoga akta bila omogućavanje veće razine objektivnosti i izvjesnosti i za oštećene i za osiguratelje, na žalost, ta je uredba ukinuta odlukom Ustavnoga suda uz obrazloženje da ona nije u skladu s Ustavom i zakonom.⁷⁵

⁷¹ Komparativni pregled dostupan: A. Renda – L. Schrefler, n. dj.

⁷² B. Matijević, „Kriterijima 2020 više odgovara naziv ‘novo normalnim’ kriterijima“, *Svijet osiguranja* 4/2020, dostupno na <<https://www.svijetosiguranja.eu/kriterijima-2020-vise-odgovara-naziv-novo-normalnim-kriterijima/>> (4. 2. 2021.); M. Čurković, „Orijentacijski kriteriji Vrhovnog suda RH – tko je izgubio orijentaciju?“, dostupno na <<https://osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?20914>> (4. 2. 2021.).

⁷³ „Pravilnik o jedinstvenim kriterijumima za utvrđivanje naknade nematerijalne i nekih vidova materijalne štete“, *Službeni list Crne Gore*, br. 084/17, 017/18.

⁷⁴ *Službeni glasnik Republike Srbije*, br. 34/10.

⁷⁵ *Odluka Ustavnog suda Srbije*, br. Iuo-904/2010 od 24. 1. 2013.

U Francuskoj se visina naknade štete kod tjelesnih ozljeda utvrđuje prema tablicama tzv. *la Nomenclature Dintilhac*.⁷⁶ Riječ je o tablicama za utvrđivanje visine naknade štete kod tjelesnih ozljeda, koje su 2005. godine izradile studentske skupine koje je predvodio Jean Pierre Dinthillac, predsjednik građanskoga odjela kasacionoga suda u Parizu, po kojem su tablice i dobile ime. Tablice sadrže vrste materijalne i nematerijalne štete koje se mogu nadoknaditi te krug osoba koje imaju pravo na naknadu štete (izravne i posredne žrtve). Iako nisu zakonski obvezujući propisi, sudovi se njima najčešće koriste.

U Engleskoj se primjenjuju usustavljene smjernice najviših sudova pod nazivom *English Judicial College Guidelines*⁷⁷ dok u Španjolskoj imamo tzv. *Baremo tablice* čija je primjena zakonom propisana.⁷⁸

Zaključak

Donošenjem Zakona o obveznom osiguranju u prometu FBiH učinjen je značajan korak ka harmonizaciji propisa iz oblasti osiguranja s europskom pravnom stečevinom. Istodobno, u velikoj je mjeri postignuto ujednačavanje propisa unutar države. Poseban značaj donošenja ovoga propisa ogleda se u poboljšanoj zaštiti oštećenih osoba u postupku naknade štete iz osnovne obveznoga osiguranja od automobilske odgovornosti. Prošireno poimanje uporabe motornoga vozila, jasnije definiranje pojma treće osobe, povećanje minimalnih osiguranih svota i normiranje rokova za postupanje samo su neki od dobrobiti koje je donio Zakon o obveznom osiguranju u prometu FBiH u pogledu zaštite oštećenih osoba. Međutim, najznačajniji *novum* ovoga propisa jesu Okvirni kriteriji za utvrđivanje odštete koji na transparentan način određuju modalitete ostvarenja naknade materijalne i nematerijalne štete uslijed pretrpljenih tjelesnih povrjeda ili smrti. Vjerujemo da će se navedeno rješenje iz ZOOS-a FBiH s vremenom nametnuti kao najpraktičnije i da će biti

⁷⁶ Više o tome na <https://www.courdecassation.fr/publications_26/bulletin_information_cour_cassation_27/bulletins_information_2006_28/n_633_2014/communication_2015/rapport_5642.html#2a1> (5. 2. 2021.).

⁷⁷ *Guidelines for the Assessment of General Damages in Personal Injury Cases*, 13th edition, Oxford University Press, 2015.

⁷⁸ Baremo tablice su prvi put zakonom propisane 1995. godine, a zadnja izmjena bila je 2015. Vidi više Federico Maroto, „The New Baremo and its Impact on Insurance Industry: Reform of Spain’s Injury Claims Assessment“, *GenRE*, Madrid, 2016. Dostupno na <<http://media.genre.com/documents/cmint16-2-en.pdf>> (5. 2. 2021.).

usvojeno i u Republici Srpskoj i Brčko distriktu BiH, bilo u vidu usvajanja obvezujućega propisa bilo putem izmjena kriterija najviših sudskih instanci. Na taj bi se način postigla najviša razina unutardržavne harmonizacije propisa o obveznom osiguranju od automobilske dogovornosti te bi se omogućio jednak tretman prema svim oštećenim osobama na cijelom teritoriju Bosne i Hercegovine.

NEW NORMATIVE FRAMEWORK FOR DAMAGE COMPENSATION ON THE BASIS OF COMPULSORY MOTOR LIABILITY INSURANCE IN THE FEDERATION OF BOSNIA AND HERZEGOVINA

Abstract

The new Law on Compulsory Traffic Insurance has recently entered into force in the Federation of Bosnia and Herzegovina. The most significant changes introduced by this Law are those related to the protection of third parties – victims of traffic accidents who are entitled to compensation for damages under the compulsory motor liability insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles. The authors present the extent to which the Law has achieved harmonization with the EU acquis and whether internal national harmonization of regulations in this area has been achieved. In addition to the above, some particularly important provisions of the Law regarding the protection of injured parties are analysed. The legal provisions determining who is considered a third party are explained as well as the minimum coverage limit under a motor liability insurance contract, and a brief overview of the insurer's obligations in resolving claims are presented. The importance of the Framework Criteria for determining the compensation amount for injuries or death, which are an integral part of the Law and differentia specifica in relation to the reference regulations in the region and beyond, was emphasized.

Keywords: insurance; motor liability; vehicle use; third party; Framework criteria for determination of the compensation amount.